

Grundlegende Verkabelung Generator Modelle

Autor: Dieter Michels

Der Plan ist so aufgebaut, dass in der **IGN ON** Stellung außer der Zündung auch das vordere Standlicht, die Hupe und das Bremslicht mit Spannung versorgt werden. Das vordere Standlicht deswegen, weil ich tagsüber nie mit Abblendlicht fahre, sondern Standlicht absolut ausreichend finde. In der **LIGHT ON** Stellung wird dann zusätzlich zu den übrigen Funktionen das Abblend- bzw. Fernlicht sowie Tachometerbeleuchtung und Rücklicht angeschaltet.

Die Hupe und der Wechsel zwischen Abblend- und Fernlicht werden über handelsübliche KFZ-Leistungsrelais [z.B. Conrad Nr. 840629-7S] geschaltet, die von Minitastern / Schaltern am Lenker angesteuert werden. Für die Hupe hätte es auch ein 1-poliges Relais getan, jedoch habe ich aus Gründen der Austauschbarkeit das gleiche Relais wie für das Abblend- / Fernlicht gewählt. Wer mit normalen Schaltern unterwegs ist, kann sich das Relais Geraffel natürlich komplett sparen.

Man kann den Kabelbaum natürlich noch weiter abspecken, indem man beispielsweise die Masseverbindungen über den Rahmen herstellt, was ich persönlich jedoch nicht so elegant finde, weil dies u.a. zu frühzeitigem Verschleiss des Lenkkopflagers durch Funkenerosion führt.

Für Maschinen nach EZ 62 muss noch eine Blinkerschaltung integriert werden, die man über das braune Kabel mit Spannung versorgt. Für Motorräder bis EZ 82 kann man das Bremslicht zumindest rein zulassungsrechtlich auch weglassen.

Zu den Kabelstärken:

0.5mm für alle Steuerleitungen zu den Relais

1.0mm für Rück / Bremslicht, Hupe und alle Kontrollleuchten

1.5mm für den Lade- und Zündstromkreis sowie die Zuleitungen für das Abblend- / Fernlicht

2.0mm für das Plus-Kabel von der Batterie zum Zündschloss und das Hauptmassekabel

P.S.: Ich bin kein Elektrotechniker, d.h. dass die elektrotechnischen Schaltzechen und auch die Kabelfarben / stärken keiner Norm entsprechen. Trotzdem funktioniert der Plan.

Basic wiring diagram for Harleys with two brush generator

